

【論 説】

交通社会における高齢者との共存

所 正 文

目 次

はじめに

I. わが国人口の高齢化と交通社会の高齢化

1-1 平均余命と65歳以上の人口比率

1-2 交通社会の高齢化

II. 高齢者の交通事故の特徴

2-1 死亡事故に関する近年の傾向

2-2 高齢者と若年者との事故類型の比較

2-3 高齢者の心身機能の特性と交通事故との関係

III. 高齢者の交通事故対策

3-1 交通事故対策の4原則(4E)

3-2 歩行者と自転車乗用の高齢者対策

3-3 自動車運転の高齢者対策

3-4 交通環境面からの高齢者対策

まとめと課題

注

文献

はじめに

現在わが国は、未曾有の高齢化時代を迎えようとしている。来る21世紀は、世界でも類を見ない水準まで高齢人口の比率が高まるとされ、すでにわが国社会のさまざまな分野で、この問題に対する取り組みが真剣になされている。年金問題、老人介護問題、少子化問題、定年延長と再雇用問題等、まさに枚挙にいとまがない状況となっている。

交通社会における高齢者との共存（所）

21世紀を生きる人間を支配する行動原理は「共存の原理」であるということが、最近よく指摘される（所、1995）。これは、地球全体という大きな視点に立ってみても、また一つの国、あるいは一つのコミュニティーといった小さな視点においても普遍的にいえることである。20世紀後半の戦後50年間、わが国は技術力と経済力の飛躍的な進歩を遂げ、国民全体に対して一定水準の物質的な豊かさがもたらされた。こうした物質的な豊かさを獲得するために、多くの日本人を駆り立てていった行動原理を私は「所有・競争の原理」と考えている。これによって高度経済成長が実現され、世界に冠たる東洋の経済大国が築かれたと言っても、決して過言ではなかろう。そして現在、物質的なものが一応満たされたため、人々の関心は徐々に物から心へと移ってきており、働く理由も「食うため」ではなく「自己を生かすため」に変化している。また、社会生活においても地位や権力よりも、一人一人の任務や役割を重視する人が増えているように思える。こうした人々の価値観の変化は、わが国社会を突き動かす、やがて大きな力となると考えられ、21世紀を生きる人間の行動原理を「共存の原理」と私が考える所以もここにある。

さらに21世紀の社会が、冒頭に述べたような「超高齢化社会」であることを考えると、共存のパートナーとして高齢者の存在が大きくクローズアップされてくる。高齢者は人口構造的にも大きなブロックを構成するようになるため、社会のあらゆるシステムが高齢者を念頭においた上で構築されることが強く求められる。ちなみに、所有・競争の価値観によって社会が支配されていた時代には、生産や労働に携わる人のみが重視されていたといえよう。すなわち、社会の中核を占めるのは壮年男子であり、高齢者や女性は周辺的な位置づけとされていたように思える。しかし、21世紀の社会は、中核となる壮年世代と高齢者との共存が不可欠となろう。

本稿において問題にする「交通社会」はその典型的なケースであると考えられる。わが国交通社会は、国民皆免許といわれて久しく、年々高齢者の運転免許保有率が上がってきている。しかし、多くの高齢者が交通社会に参加することにより、交通事故に対する懸念も少なくない。したがって、交通社会におい

て高齢者と壮年世代とが共存するための方策を早急に打ち出す必要があるといえる。こうした時、わが国における従来のやり方は、まず欧米先進諸国ですでにとられた方策を検討することから始められることが多かった。わが国の国民性が、「ものまね」とか「模倣文化」と揶揄される所以もここにある。しかし、この事例に関しては、残念ながら参考になる欧米先進諸国の方策はあまり見当たらない。むしろ、わが国が欧米先進諸国に先駆けて取り組みのモデルを提示しなければならない立場に置かれている。そして、世界でも例のないこのケースへのわが国の取り組みが、今後早晚訪れる諸外国の高齢化対策において重要な示唆を与えることになるだろう。そこで本稿では、こうした問題意識に基づき、当該テーマに関する公表データ等を整理し、さらに今後交通関係者がなすべき課題について、試論を展開していきたい。

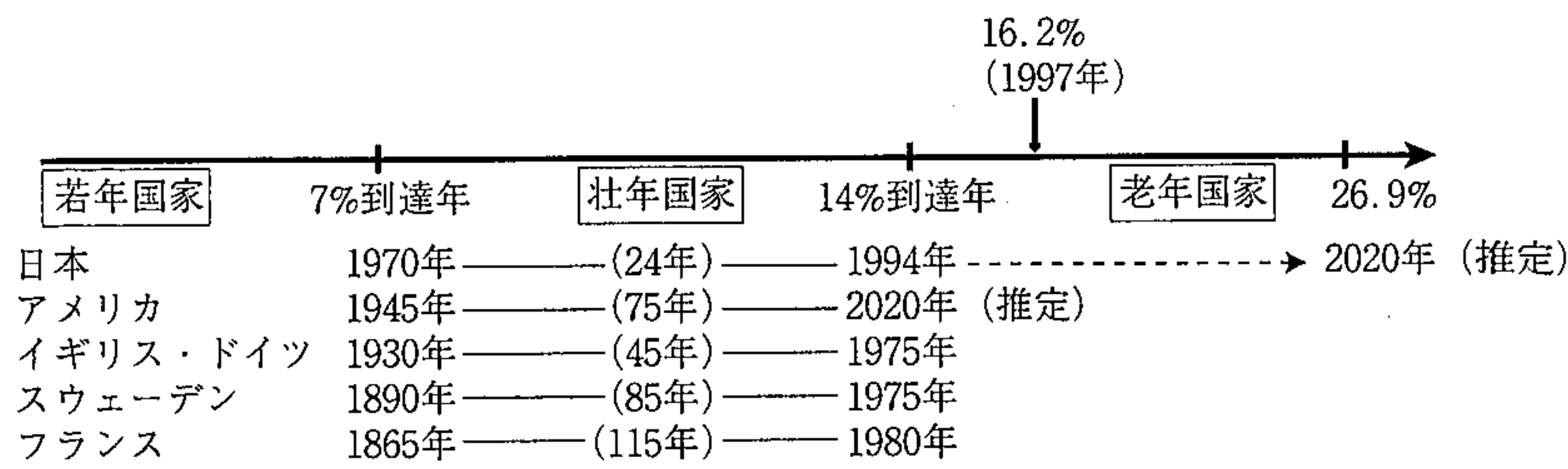
I. わが国人口の高齢化と交通社会の高齢化

1-1 平均余命と65歳以上の人口比率

高齢化社会を表す代表的なバロメーターとして「平均余命」がある。これは、0歳児が今後平均して何年生きられるかという統計データであり、厚生省が毎年8月に公表する簡易生命表が広く知られている。1998年8月に発表された1997年生まれ児の平均余命は、男性77.19歳、女性83.82歳となっている。言うまでもなく男女とも世界一である。このデータは、人生80年時代を象徴するデータとしてよく引用される。しかし、わが国の高度経済成長が始まったとされる1955年（昭和30年）当時の平均余命は、男性63.60歳、女性67.75歳であり、逆にこれは当時の欧米先進諸国と比べると最低水準であった⁽¹⁾。したがって、わずか40年ほどの間に平均余命が一気に上昇し、わが国人口の高齢化がたいへん速いスピードで進行したことが伺える。

急ピッチで高齢化が進んだことを示すもう一つのデータとして、総人口に占める65歳以上の人口比率に関するデータがある（表1）。このデータは、国際比較上7%と14%が一つの目安とされている。まず65歳以上の人口比率7%

表1 65歳以上人口比率の国際比較



注) 推定は1997年の「日本の将来推計人口」(厚生省)による。

未満の場合は、高齢者の割合が低く、若年者の割合が高い国ということで「若年国家」と位置づけられている。現在も開発途上国の多くがこのグループに入っている。次に、7%を超え14%に到達するまでを「壮年国家」とよんでいる。アメリカなどが現在この区分に入っている。さらに、14%を超えると高齢者の割合が高い成熟段階に入った国ということで「老年国家」とよばれる。1997年時点で16.2%の日本をはじめ、ヨーロッパの主要国はいずれもこのグループに入っている⁽²⁾。

ここで注目したいことは、7%を超えてから14%に到達するまでの壮年国家の期間を何年で経過したかということである。日本は1970年に7%を超えてから1994年の14%到達まで、わずか24年間で壮年国家を駆け抜けている。これに対して、比較的短期間であるとされるイギリス、ドイツの場合でも45年、スウェーデンは85年、そしてフランスの場合は実に115年を要している。日本の高齢化のスピードがいかに急ピッチであるかということがよく理解できる。わが国の場合、高齢化対策の検討が実態に追いつかず、常に後追いの的になってしまった事情をここに求めることができる。

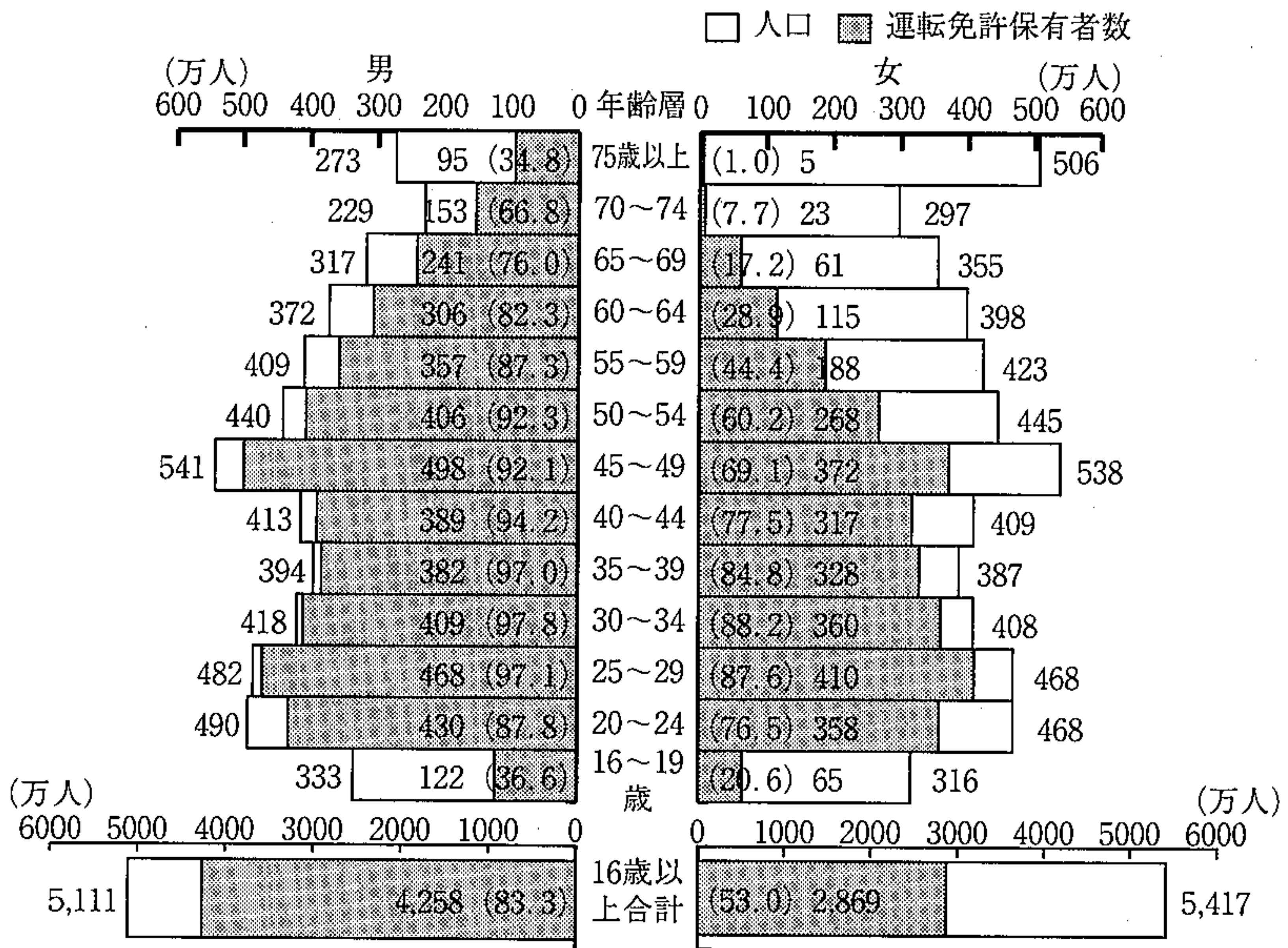
また、アメリカが14%に到達すると予測されている2020年には、わが国の65歳以上の人口比率は26.9%に達し、空前の超高齢国家になることが見込まれている。さらにわが国の場合、平均余命の伸びとと並行して少子化が進行していることが、高齢者の人口比率をより押し上げる結果となっている。ちなみ

に、1997年の合計特殊出生率は全国平均で1.39まで低下し、少子化に歯止めがかからない状況になっている⁽³⁾。

1-2 交通社会の高齢化

国民皆免許時代といわれて久しい、わが国の交通社会においては、1997年12月時点の運転免許保有者総数が7,127万人に達し、運転免許の取得可能な16歳以上人口の67.7%（男性83.3%、女性53.0%）を占めている（総務庁、1998）。そして、わが国の人口構造が急速に高齢化している状況と歩調を合わせ、交通社会の高齢化もまた急ピッチで進んでいる。

年齢段階別の運転免許保有状況をまとめたデータが図1である。これによると、65歳以上の人口（1,977万人）に対する運転免許保有者数（578万人）の



注 1 警察庁資料による。
 2 人口については、平成9年10月1日現在の総務庁推計人口による。
 3 () 内は、当該年齢層人口に占める運転免許保有者数の割合 (%) である。
 (出典) 総務庁編『交通安全白書（平成10年版）』p.128より引用

図1 年齢層別・男女別運転免許保有状況（1997年12月末現在）

交通社会における高齢者との共存（所）

割合は29.2%（男性59.7%，女性7.7%）となっている。高齢ドライバーといった場合、通常この年齢階層のドライバーを指すため、現在全国に578万人の高齢ドライバーがいることになる。さらに75歳以上でみると、人口779万人に対して運転免許保有者数は100万人であり、保有率は12.8%（男性34.8%，女性1.0%）となっている。ちなみに、『交通安全白書』（総務庁編）では、65歳から74歳までを「前期高齢者」、75歳以上を「後期高齢者」と区分している⁽⁴⁾。

現時点では、高齢ドライバーが増えているとはいえ、まだそれほど大きな人口ブロックになっているわけではなく、特に女性の免許保有率が極めて低いことが特徴的である。しかし、近い将来において65歳に到達する、いわゆる「高齢ドライバー予備群」に目を向けると、極めて大きな人口ブロックであることが理解できる。

60～64歳の年齢階層では、運転免許保有者数は421万人に達し、人口に対する保有率も54.7%（男性82.3%，女性28.9%）と過半数を超えている。以下、55～59歳では保有者数545万人、保有率65.5%（男性87.3%，女性44.4%）、50～54歳では保有者数674万人、保有率76.2%（男性92.3%，女性60.2%）、45～49歳では保有者数870万人、保有率80.6%（男性92.1%，女性69.1%）となっている。年齢階層が下がるにつれて保有者数、保有率とも確実に上昇していることがわかり、特に女性の保有率の急上昇が注目される。10年後には、少なく見積もっても約1,550万人の高齢ドライバーが存在することになり、これは現在の約2.7倍であることから、極めて大きな人口ブロックであるといえる。したがって、交通社会における高齢化対策は、もはや一刻の猶予も許されない緊急を要するテーマであることがはっきりと理解される。

Ⅱ. 高齢者の交通事故の特徴

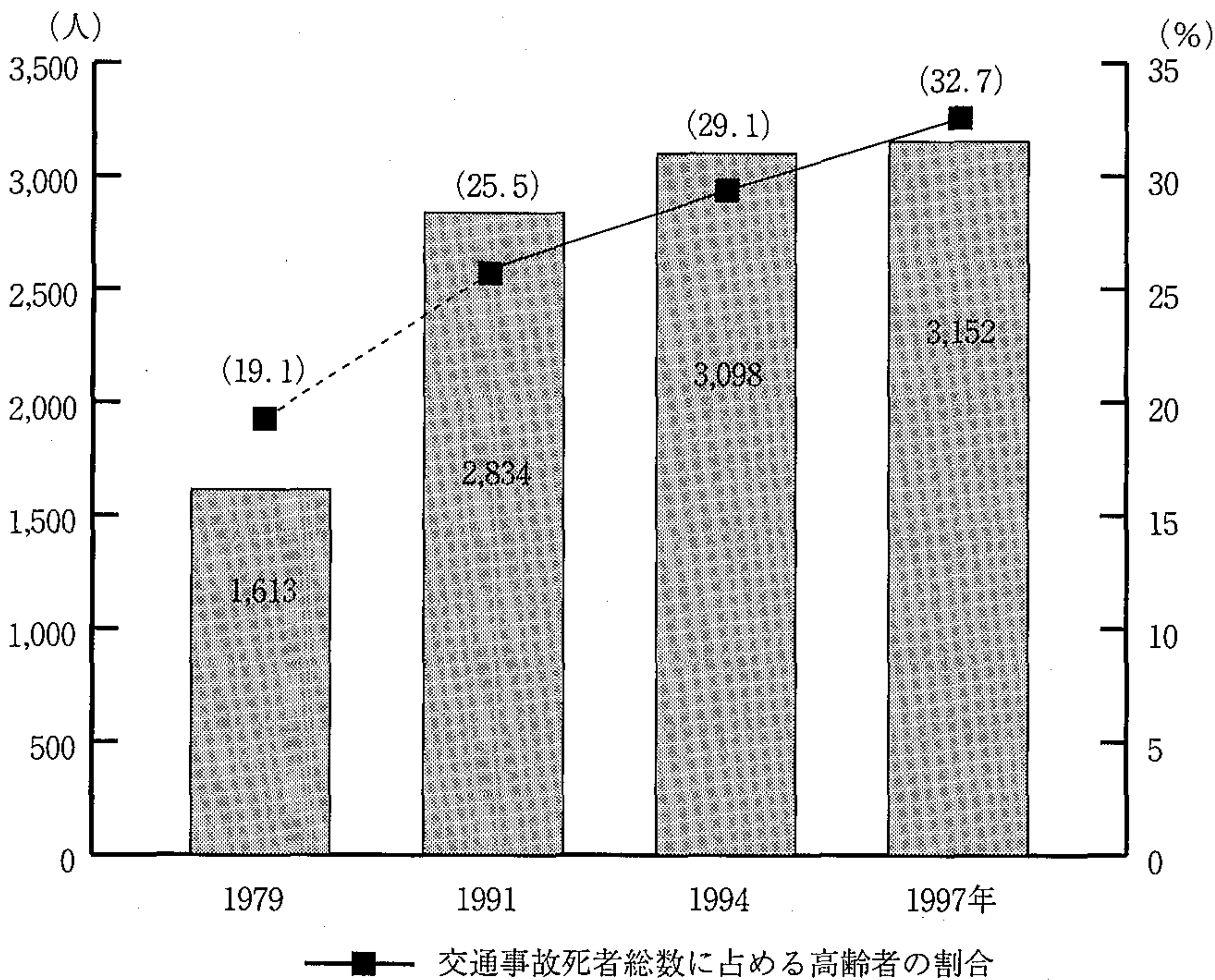
2-1 死亡事故に関する近年の傾向

最近のわが国の交通社会を称して、「第2次交通戦争」とであるとよくいわれ

る。これは、1980年以降交通事故死者が再び増えはじめ、特に1988年より1995年まで連続8年間にわたり、交通事故死者が1万人を突破したためである⁽⁵⁾。

第2次交通戦争においては、高齢者の死者数の増加が重要な特徴として注目されている。これは、わが国社会が本格的な高齢化時代に突入した時期と重なるためと理解できる。図2をみると、1990年代に入ってから、65歳以上の高齢者の交通事故死者数、および交通事故死者総数に占める高齢者の割合が着実に増加していることがわかる。

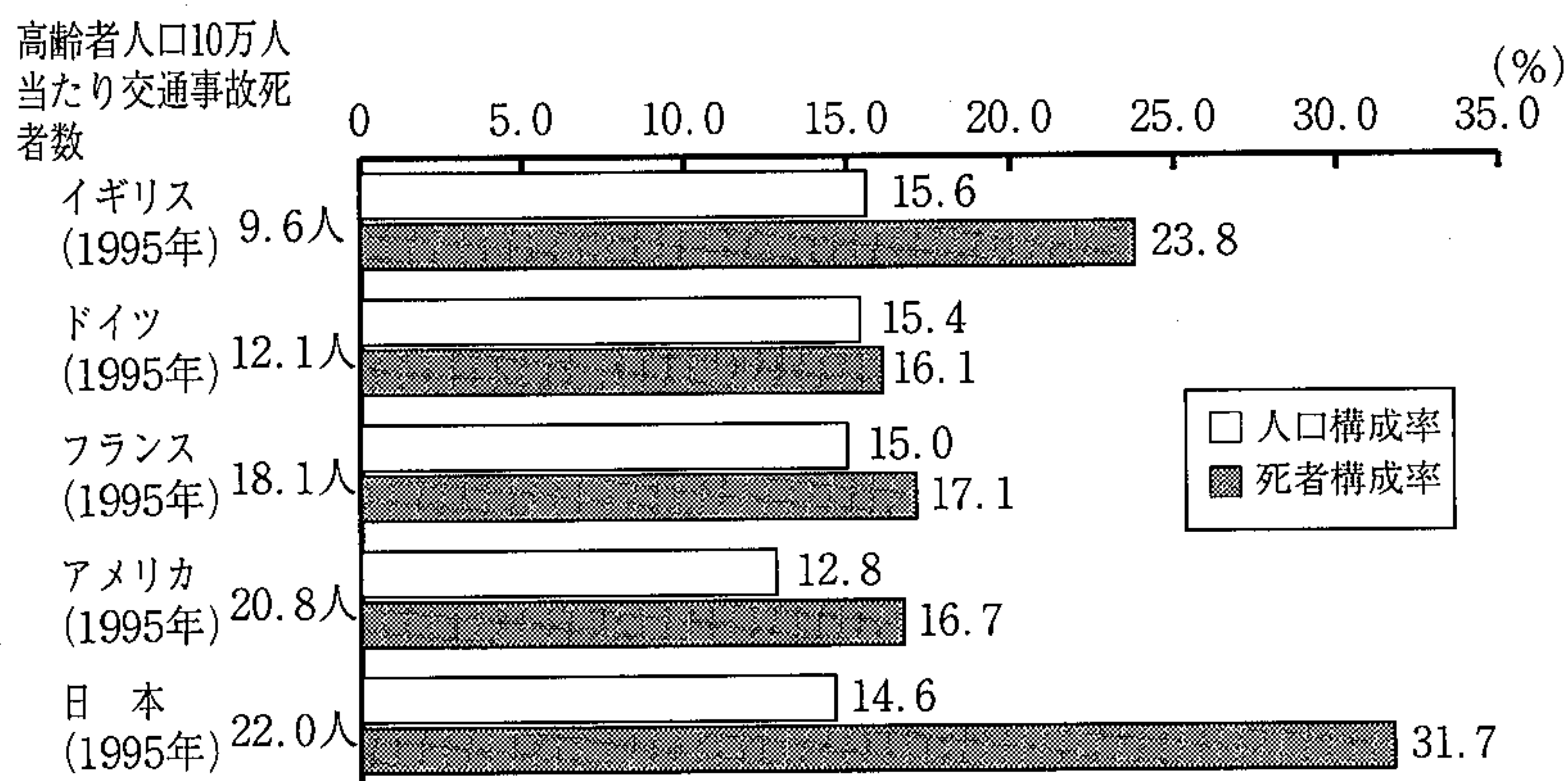
さらに、わが国の場合欧米主要国と比べて、65歳以上の人口構成率に対する交通事故死者構成率が非常に高いことが注目される（図3）。すでにアメリカを除く各国が老年国家となっているが、交通事故死者構成率はイギリスの



注 1 各年の交通安全白書より作成した。
2 () 内は、交通事故死者総数に占める割合 (%) である。

図2 高齢者の交通事故死者数の推移

交通社会における高齢者との共存（所）

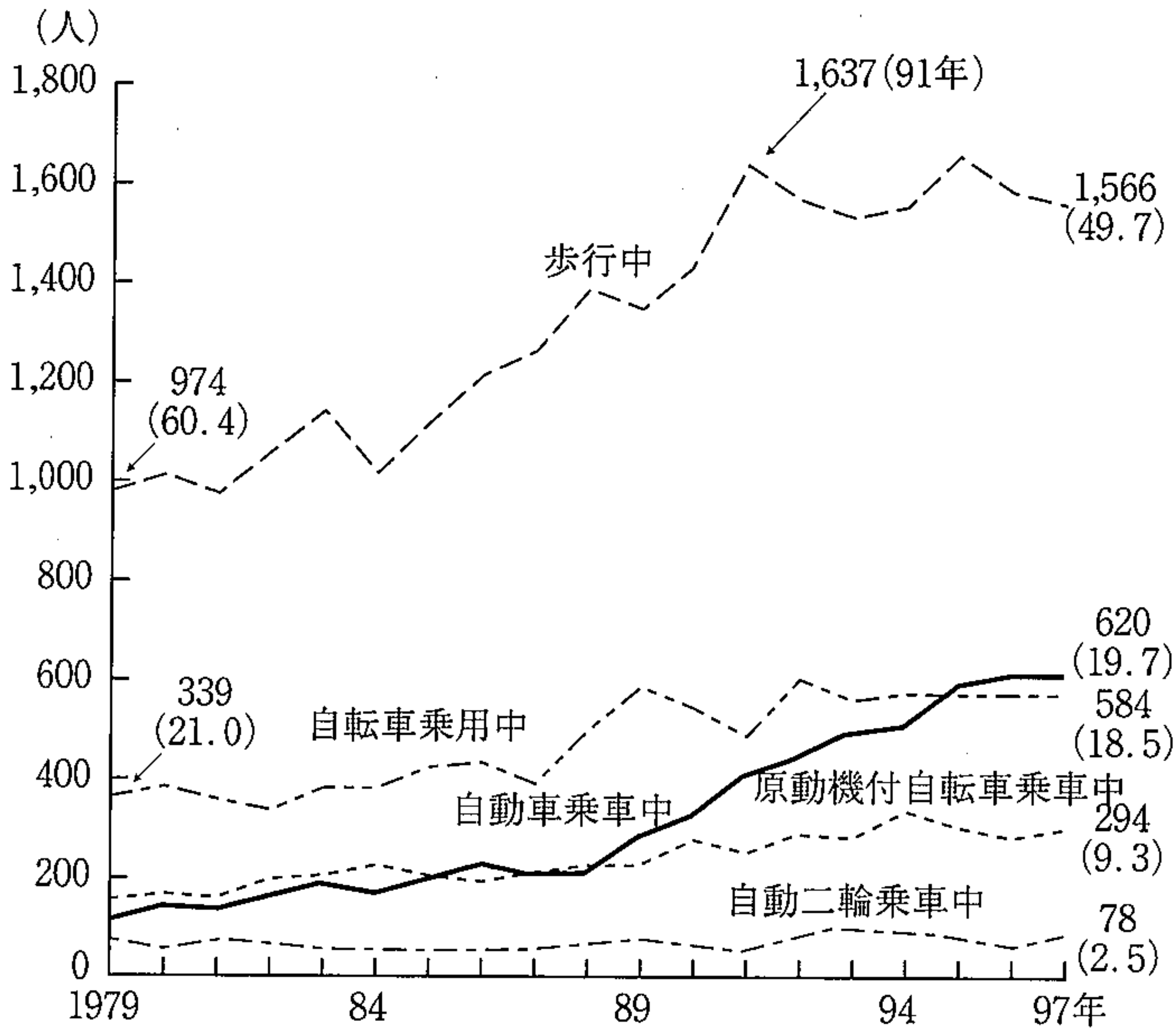


- 注 1 欧米主要国の値は各国統計資料による。
 2 日本の値は警察庁及び総務庁資料による。
 3 ドイツの人口は1994年、イギリスの人口は1993年のもの。
 4 死者数は30日死者数への換算値による。
 (出典) 総務庁編『交通安全白書（平成9年版）』p.65より引用

図3 高齢者の人口構成率と交通事故死者構成率の国際比較

23.8%の高さが目を引く程度であり、他の国々はいずれも16～17%台と人口構成率を若干上回る程度にとどまっている。これに対してわが国の場合、人口構成率の約2倍の交通事故死者構成率となっている。ちなみに最新データ（1997年）をみても、人口構成率16.2%に対して、交通事故死者構成率は32.7%と2倍を上回っている。この原因には、交通環境、高齢者の行動特性などさまざまな要因が複雑に絡み合っていると考えられるが、少なくともわが国交通社会が、高齢者にとって快適とはいえない状況にあることだけは確かである。

次に、高齢者の交通死亡事故を状態別にみてみたい。過去18年間の経過を示した図4によれば、圧倒的に「歩行中」の事故死者が多いことがわかる。1997年には歩行中に1,566人が死亡し、高齢者の交通事故死者全体に占める割合も49.7%とほぼ半数を占めている。しかし、歩行中の死者のピークは1991年の1,637人であり、その後は横這いもしくは漸減傾向にある。また、「自転



注1 警察庁資料による。

2 () 内は、高齢者の状態別死者数の構成率 (%) である。

(出典) 総務庁編『交通安全白書（平成10年版）』p.20より引用

図4 高齢者の状態別交通事故死者数の推移

車乗用中」「原動機付自転車乗用中」「自動二輪乗車中」についても、長期的にみると漸増傾向にはあるが、1990年代に入ってからほぼ横這いとなっている。

これに対して、「自動車乗車中」の事故死者は1989年から増え続け、90年は330人（高齢者の交通事故死者総数に占める割合は12.3%）、93年501人（同16.7%）、95年592人（同18.3%）、そして97年には620人（同19.7%）に達し、90年代に入ってから激増していることがわかる。すなわち、高齢者の死者増加が重要な特徴である90年代の第2次交通戦争期に関して、高齢者の交通事故死者を状態別に分析すると、自動車乗車中の事故死者のみが急増していることに気がつく。したがって、第2次交通戦争は、極論すれば主に自動車

交通社会における高齢者との共存（所）

に乗る高齢者によってもたらされたといっても過言ではない。ただし、自動車乗車中という区分には運転中と同乗中の両方が含まれるため、運転中の割合を算出してみる必要がある。すると93年では64.5%、95年68.2%、96年67.3%となっており、高齢者の自動車乗車中の交通事故死者のおよそ3分の2は、高齢者自らが自動車を運転していたことになる。したがって、高齢者の交通事故に関する最近の傾向として、従来いわれていた交通弱者としての被害者としてばかりではなく、高齢者自らが事故を引き起こす、加害者になるケースも徐々に増えてきていることがわかる。これは、今後の交通事故対策を検討する上で、極めて重要な知見といえよう。

しかし、依然として高齢者の交通事故死者のほぼ半数は、交通弱者としての歩行中の事故によるものであるため、高齢者の交通事故対策を考える際に、これが最重要課題になる必要がある。特に高齢女性の交通事故死者の71.1%は、歩行中の事故によるものであるため、交通環境整備や歩行者の教育訓練などが当面の緊急課題であろう。

また、欧米先進国と比べて、わが国では高齢者の歩行中の事故死者が際立って多いことが指摘されており、これが原因となって、人口構成率に対する交通事故死者構成率が極めて高い水準に押し上げられていると考えられる。この背景には、わが国におけるマイカーの大衆化が1960年代後半以降であることが関わっている。すなわち、現在の高齢者は、この時期にすでに少なくとも35歳を超えていたため、多くの人が運転免許を取得する適齢期を逃してしまったと判断し、特に女性において運転免許保有者が極めて少数の人に限られてしまったことが（1-2の中に述べられているデータを参照されたし）、多くの歩行中の事故死者を生み出す結果につながったといえよう。しかし、1-2において述べたように、10年後には高齢者の運転免許保有者の激増が必至であるため、状態別の交通事故死者の構造は、今後近い将来において大きく変化するものと予測される。

2－2 高齢者と若年者との事故類型の比較

近年増え続けている高齢者の交通事故死者の中でも、特に自動車乗車中（特に高齢者自らが運転している場合）の事故死者が目立っていることを前節において示した。そして、高齢ドライバー予備群とされる45歳以上の運転免許保有状況からしても、今後近い将来において、この傾向がより強まっていくことが必至とみられる。そこで本節では、高齢者による自動車事故の特徴を事故種類、交通違反、および事故現場の道路状況などの観点から分析していく。なお、高齢者の特徴をより鮮明に浮き立たせるために、若年者の特徴と対比させながら検討したい。

高齢者と若年者の事故類型を整理したものが表2である。

高齢者の代表的な自動車事故の種類は「出合頭事故」と「右折事故」である。出合頭事故とは、路地から大きな通りに入るときに、本線を走行する車の切れ目にうまく合流できないために発生する事故が典型的である。この種の事故を起こした場合には「一時停止違反」や「優先通行違反」といった交通違反が適用される。交差点での右折事故についても、対向車線を走行する車の切れ目を見計らい、右へ曲がるタイミングをうまくとられずに事故が起きたという点で、出合頭事故と相通じるものがあるといえよう。

こうした状況から判断すると、高齢者の事故の多くは、距離感覚（目測）と自車の走行速度との関係を瞬時に判断できなかったために生じた事故、あるいは事故相手に早く気づ

いていてもアクセル、ブレーキ操作等による減速行動がスムーズにとれなかったことによる事故であると考えられる。いずれの場合も、自車のスピードは安全速度の範囲内であり、

表 2. 高齢者と若年者の事故類型の比較

	高齢者の事故	若年者の事故
事故種類	出合頭事故 右折事故	衝突事故 追突事故
交通違反	一時停止違反 優先通行違反 右折違反	最高速度違反 徐行違反 脇見
事故地点	交差点	直線道路 カーブ
その他	最高速度違反は極めて稀	携帯電話による事故が漸増中

交通社会における高齢者との共存（所）

道路状況としては他の年齢段階よりも「交差点」のケースが多くなっている。ちなみに、筆者の居住地である茨城県において1997年の65歳以上の交通事故死者123名のうち、高齢者の「最高速度違反」による死亡事故は1件もなかったことが報告されている（茨城県警察本部『交通白書－1997年版』）。すなわち、高齢者による自動車事故は、スピードの出し過ぎなどの無謀運転によるものではなく、運転行動に必要な情報の意味を読みとり、判断決定するといった情報処理に時間がかかるため、複雑な交通状況下で、しかも迅速な行動が要求されるときに問題が生ずると考えられる。

これに対して、若年者の自動車事故の種類は「衝突事故」と「追突事故」が多く、これらの事故の背後にある交通違反としては「最高速度違反」「徐行違反」といったスピード絡みの違反と「脇見」が多いとされる。高齢者とは対照的であることがわかる。そして、最近の傾向として携帯電話を使用しながらの運転が原因で交通事故につながるケースも指摘されている。この種の事故は圧倒的に若年者に多い⁽⁶⁾。若年者の事故の多くは、スピードが出ており、直線道路やカーブで追突や道路構造物との衝突が中心であるため、大惨事につながる危険性が高いといえる。

なお、本節については、拙著『中高年齢者の運転適性』（白桃書房,1997年）の第4章第2節に分析されていることの要点を整理したものであることを付記する。詳しくはこちらを参照されたい。

2-3 高齢者の心身機能の特性と交通事故との関係

前節の分析より、若年者と比較して高齢者には特徴的な事故類型がみられるが、このような特徴的な事故が引き起こされる背景には、高齢者の心身機能の低下が密接に関わっているといえる。加齢に伴い、種々の心身機能が低下してくるが、本節では、特に運転行動に影響を及ぼすと考えられる側面を3点に絞って要点を整理したい⁽⁷⁾。

第1は、視力と聴力に関する医学的な側面である。そのうち視力は特に重要である。なぜならば、人間は運転に必要な情報の約8割を視覚を通して摂取し

ているとされるからである（トヨタ交通環境委員会，1986）。しかも，視力は加齢の影響をとりわけ強く受け，他の機能に比べて老化が早く進行するとされている。早い人は45歳頃からいわゆる老眼の症状が表れ，加えて動体視力と静止視力の格差も大きくなってくる。運転行動においては，動く対象に対する反応が要求されるために，動体視力の低下は深刻な問題となる。さらに，暗いところで物が見えはじめる順応力，いわゆる暗順応も加齢の影響が指摘されているため，夕暮れ時やトンネル道などは，高齢者には特に危険となる。また，暗順応と関連して夜間視力の低下も加齢の影響が顕著である。それ故，改正道路交通法による75歳以上のドライバーに対する適性検査では，動体視力と夜間視力に関する検査が行われている。

次に聴力であるが，これも加齢に伴いほぼ直線的に低下していく機能であり，視力に次いで運転行動に大きな影響を及ぼすものである。しかし，加齢による聴力低下は，すべての音に対して一様に生ずるのではなく，周波数の高い音に対して顕著に起こるとされる。ただ，交通場面で発せられるバイクのエンジン音や機械音などは，比較的周波数が高い音であるため，高齢者においては，後方から接近するバイク等に十分な注意が行き渡らない危険性があるといえよう。

第2は，選択反応の遅延，及びエラーの増加といった動作の迅速性に関わる側面である。専門的には筋能力と感覚との調整（協応）能力を意味し，サイコモーター特性とよばれている。刺激に対する反応のタイプには，決まった一つのパターンしかない単純反応と，刺激の種類に応じて反応の仕方が異なる選択反応とがある。単純反応の場合には，高齢者は若年者と比べてそれほど大きな遅れはないとされるが，選択反応の時の遅れは顕著なものとなる。これは，東北大学心理学教室で開発され，現在に至るまで長くわが国で利用されている「重複作業反応検査」を用いた筆者の研究などからも明らかになっている（所，1994a）。すなわち，高齢者は複雑な刺激状況下で必要な刺激を短時間内に取捨選択し，意志決定を行い，適切な行動をとるといったようなことが不得手であるといえる。前節において，高齢者は他の年齢段階よりも交差点での事故が相

交通社会における高齢者との共存（所）

対的に多いということを指摘したが、交差点は選択反応が要求される典型的な交通場面であることから、実験結果と整合性のとれた現実の結果となっているといえよう。こうした事実を鑑み、改正道路交通法では、視力検査に加えて、反応時間に関する検査を高年齢ドライバーに対して義務づけている。

第3は、長年の経験に基づく過度の自信といったパーソナリティーの側面である。パーソナリティー特性については、高齢者の場合、基本的に安全適性であり、問題はほとんどないとされる。前節においても、最高速度違反による高齢者の有責事故は全くないことが示されたとおりである。しかし、高齢者は自己顕示性が強く、世の中のルールよりも自分の長年の経験に基づくスタイルを重視する傾向がある。これは、日々の社会生活においては全面的にマイナスになるとは必ずしも言い切れないが、少なくとも交通社会においては好ましいことではない（所、1993）。前節においても、高齢者は一時停止違反が多いことが指摘されたが、この多くは一時停止すべきところを徐行で済ませたことによる交通違反であるといえる。すなわち、高齢者は、規則は一時停止であっても、自分の長年の経験により、この状況は徐行で十分と判断したものと考えられる。

これに関連することとして、高齢者は飲酒運転に寛容であるという調査データも報告されている。これは、1994年に茨城県境警察署管内で行われた運転免許を保有する高齢者を対象とした意識調査によって明らかにされた。自動車を運転してきた来客に対しても「ビール一杯ぐらいなら大丈夫」、「来客に対してビールぐらい出さないと失礼」といった回答がかなりみられた。規則では厳禁である飲酒運転についても、高齢者は長年の経験による自信から、こうした安易な判断を下しているものと考えられる。

次の第Ⅲ章において、主に交通警察行政の観点から高齢者の交通事故対策を論じていくが、その前の問題として、高齢者自身が自らをどれだけ客観的にとらえられるかということも、交通事故防止の上で極めて重要になる。すなわち、加齢による心身機能の低下はやむをえないものであるため、自分の能力の低下を自覚し、現在の水準を適性検査などを通して客観的にとらえ、その結果を真

摯に受けとめることがまず求められる。したがって、次章で述べる高齢ドライバーに対する適性検査はたいへん重要な意味をもつ。さらに、長年の経験による過度の自信を捨て、自分も交通社会の一員である意識を持ち続けることが大事である。交通社会には、皆が共存するための「交通ルール」があるため、自らが率先してルールを守らなければいけないことを十分に自覚する必要があるだろう。

Ⅲ. 高齢者の交通事故対策

3-1 交通事故対策の4原則（4E）

Ⅱ章において、高齢者の交通事故の特徴を分析したので、本章ではこれを受けて交通事故対策を検討したい。交通安全に取り組む関係者の間で「4E」とよばれる交通安全対策の大原則がある。これは、わが国のみならず欧米主要国においてもすでに一般的理解となっている。すなわち、4Eとは、交通違反取締り（Enforcement）、交通安全教育（Education）、啓蒙活動（Encouragement）、そして交通環境整備（Environment）の4原則を指す。いずれも頭文字にEがつくため4Eとよばれている。

交通違反取締りは、交通違反者に対して罰金を科すなどの交通警察行政の任務を指す。交通違反の取締りは年々厳しさを増しており、取締りの手法も高度化してきている。違反者を取り締まるということは、心理学の動機づけ理論からすると外発的動機づけの立場をとっており、適切な行動をとれない者に対して罰を与え、態度や行動の変容を強要するという考え方である。すなわち、この方法は、人間には自らを高めていくような動機や欲求は存在しないという認識に立ち、アメとムチでコントロールすることが最も効率的であるという初期行動主義の考え方に基づいている。厳しい取締りを通じて罰金を科すという方法は、短期的には効果がみられるとされるが、あまり長続きせず、警察の取締りが無いと知るや、再びまた違反を犯すといったことが繰り返される。

これに対して、交通安全教育は内発的動機づけの立場をとっている。交通規

交通社会における高齢者との共存（所）

則を守ることの重要性を論理的、具体的、体系的に示し、安全態度を醸成していく方法である。適切な手法で実施されれば、変容した態度や行動の持続性はかなり高いとされている。運転免許を更新する際に行われる講習は代表的なものである。その他、道路交通法によって企業の安全運転管理者に対して義務づけられている「安全運転管理者講習」も交通警察が力を入れている教育機会である⁽⁸⁾。しかし、わが国の交通安全教育は形骸化しており、その効果を疑問視する声が少なくない。すなわち、巨額のコストをかけている割にはストラテジーに問題があるため、必ずしも十分な効果が得られていないのではないかと考えられている。ちなみに、交通安全教育の先進国であるドイツでは、学校教育のカリキュラムの中に交通安全教育が盛り込まれており、各発達段階に応じた内容と方法で実施されているため、多大な効果をあげているといわれる。わが国においても形骸化された教育方法を改め、早急に実効力のあるストラテジーを検討する必要があるだろう。

啓蒙活動は、広い意味では交通安全教育の一環と考えることもできる。しかし、交通安全教育が科学性や具体性を重んじるのに対して、啓蒙活動は精神論主体であるところに特徴がある。春期や秋期に全国一斉の交通安全週間を設定して、巨費を投じてポスターやステッカーなどを配布し、大々的にキャンペーン活動を展開する啓蒙活動が毎年行われている。また、各企業においても職場単位の朝礼などで交通安全に関する精神運動が展開されることが多い。「乗車時には必ずシートベルトを着用しよう」といったキャッチフレーズなどは、その代表といえる。こうした運動を通して、もちろん一定の効果は期待できると思われるが、キャンペーンそのものが単なる精神運動であったり、抽象的で具体性に欠けるような場合には、必ずしも十分な効果は望めない。ドライバーに対して、真の態度変容、行動変容をもたらすためには、やはり各発達段階に応じた体系的な交通安全教育に勝るものはないと考えられる。

交通環境整備は、道路上の交通設備を整備することによって、人間の交通行動に関して危険な要素を交通環境から取り除いていくことである。具体的には、危険な箇所に横断歩道、信号、ガードレールなどを設置することによって、歩

行者を保護したり，あるいは衝突時の衝撃を緩和することなどがあげられる。交通環境整備には大きなコストがかかるが，交通事故対策として取締りや安全教育だけでは限界があることは自明である。さらに，今後交通弱者である多くの高齢者が交通社会に進出してくることが必至であることから，環境面からのフォローはたいへん重要になる。第4節でふれるが，わが国の交通環境整備は，欧米先進国に比べてかなり遅れているため，今後この側面からの対策が重視されるべきであると考ええる。

以上述べた4原則が，交通安全対策の骨子になるものである。こうした骨子をもとに高齢者の交通安全対策を検討する場合，主に安全教育と取締りの観点から対策が考えられる。さらに，今後さまざまな形で交通社会に参加してくる高齢者と共存していくためには，交通環境面からの対策が不可欠となる。次節以降，試論を述べたい。

3-2 歩行者と自転車乗用の高齢者対策

高齢者の交通事故死者の約半数は，歩行中の事故によるものであるため，歩行者対策が最重視されるべきであることをすでに述べた。そして，これに自転車乗用中の死者を加えると1997年の場合，実に68.2%に達する（図4）。すなわち，高齢者の交通事故死者の3分の2は，交通社会における弱者が，強者の犠牲になっているといえる。この点について，茨城県の事例をもとに，さらに分析を進めたい。

1997年の茨城県の交通事故統計を詳細に分析すると，同県下で97年は123人の高齢者の交通事故死があり，うち74人が歩行中と自転車乗用中であつた。そして，この74人の運転免許保有状況を調べると，保有者はわずかに3人であり，実に71人が非保有であることがわかった。少なくとも運転免許を保有していれば，免許更新の際に交通安全講習を受講できるわけであるが，非保有であればそれもかなわない。さらに，65歳以上の人の場合ほとんどの人が定年退職しており，職場組織を通しての交通安全教育を受けられる人は，むしろ珍しいといえる。すなわち，歩行中，あるいは自転車乗用中に交通事故に遭っ

交通社会における高齢者との共存（所）

て死亡した高齢者のほとんどが、こういう状況下の人たちであったという点に茨城県警察本部は大いに注目した。そこで同本部交通企画課では、日頃交通安全教育を受ける機会の少ないこういうタイプの高齢者に対して、どのようにして教育機会を作り出すかについてストラテジーを模索し、次の2つの施策を打ち出した。

第1は「シルバー・ナイトスクール」の開催である。これは、県下の各警察署管内で高齢者を対象とした実践的、体験的な交通安全教育を1年に最低2回ほど行うものである。まず第1回目は、管内の自動車教習所の協力を得て、「自転車の安全な乗り方」の講習会を開く。この講習会は、もちろん実技指導を伴うものである。第2回目は、高齢者が関わった管内での事故地点、現場状況を再現し、原因の分析と対策の検討を行うものである。従来の交通安全教育の方法は、映画視聴や講演形式のものが中心であり、一方通行的であったといえる。しかし、シルバー・ナイトスクールの場合、題材が具体的であり、受講者自らが参加、体験、実践する形式であるため、同じことを訴えるにしても、学習心理学的にみて高い教育効果が期待できる。

第2は、県下の市町村を通じて、高齢者に対して「老人クラブ」への加入を呼びかけていくことである。交通安全教育は対象者数が膨大であるため、効率性の観点から集合教育が一般的である。すなわち、学校、職場など何らかの組織を媒体として行われることが多い。しかし、高齢者の場合、何の組織にも所属していない人も少なくないため、せめて「老人クラブ」に加入してもらえれば、それを媒体に教育を展開していくことが可能になるというわけである。

こうした試みは、全国各地で広く展開されてきている。旗振り役である総務庁は、1992年に関係省庁からなる高齢者交通対策推進会議で決定された計画に基づき、「高齢者交通安全実践促進事業」を進めている。この事業は、交通安全に関する教育コースを高齢者が自ら体験することによって、安全意識や行動を醸成させようとするものであり、全国的な規模で展開されている。主な内容は、次のとおりである（総務庁、1997）。

まず最初に、この事業の指導者となる「高齢者交通安全実践指導者」の養成

があげられる。当初段階では都道府県の担当職員がこの任務に当たることになると考えられるが、今後は老人クラブ等の中にリーダーとなる人が現れ、自主的な形で展開されるようになると、大きな教育効果が期待できよう。

次に教育の内容、方法の問題であるが、茨城県の取り組みと同様に「参加・体験・実践型の教育」が中核に据えられている。具体的には以下の6コースが用意されている。

- ①屋外歩行者交通安全実践コース
- ②夜間事故防止交通安全実践コース
- ③自転車運転実践コース
- ④二輪車運転実践コース
- ⑤自動車運転実践コース
- ⑥事故事例研究・討論実践コース

上記のうち、①～③が主に運転免許を保有していない高齢者、および日常生活で自転車を利用している高齢者を対象としている。コース内容には、事故現場の巡回視察、歩行実践、夜間における視認性の実験、危険予測・危険回避等の模擬実験、一般道での実地体験などが含まれている。また、実技指導を受けることが困難な一部の75歳以上の人や女性高齢者等に対しては、⑥のコースが設けられている。

こうした各コースでは、特に夜間の交通事故防止に効果的とされる反射材用品の実験を体験してもらい、効果についての理解促進、および反射材用品を配布して普及・促進を図ることを重視している。

3-3 自動車運転の高齢者対策

自動車運転中の事故死者の割合は、高齢者の交通事故死者全体に占める割合としてはまだ20%程度であるが、1990年代に入ってから激増していることを図4で示した。そして、今後さらに増えることが必至であるため、自動車運転の高齢者対策（主に75歳以上の後期高齢者を対象）を主目的とした道路交通法改正が1997年10月に行われた。同法の改正は、警察庁交通局主催の「高齢

交通社会における高齢者との共存（所）

者にやさしい交通社会をめざす懇談会」の提言をふまえて行われ、最終段階までにこぎつけるには紆余曲折を経たことが新聞等で報道されている⁽⁹⁾。改正のポイントは次の3点である。

第1は、運転免許更新時における「運転適性検査」受診の義務づけである。適性検査の内容は、「視力検査」と「運転操作検査」の2種類である⁽¹⁰⁾。さらに視力検査は、動体視力と夜間視力に分けられる。また運転操作検査は、単純反応検査、選択反応検査、ハンドル操作検査、および注意配分・複数作業検査に分けられる。

75歳以上の運転免許保有者には、定められた免許更新時に上記2種類の適性検査の受診、加えて実車添乗指導、座学・ビデオ視聴を盛り込んだ「高齢者講習」が1998年12月より実施されている。そして、適性検査と実車添乗については、その直後にテスト指導員からカウンセリングを受けることになる。この場合、カウンセリングはあくまでも今後の運転に関しての助言・指導であるという点が重要である。仮に検査結果が芳しくなくとも、それによって免許更新が認められないということはなく、今後運転を継続するかどうかの判断は、すべて高齢者本人に委ねられることになっている。

適性検査は、やりっ放しではほとんど効果はなく、検査後のカウンセリングが重要であることに対しては言を待たない。したがって、この制度を実効力あるものにするためには、カウンセリングを行うテスト指導員の役割が非常に大きくなる。検査の実施は、設備の都合などから各都道府県とも地域内の「指定自動車教習所」に業務委託することになっているため、現在のところテスト指導員は、一定のスクーリングを受けた自動車教習所の指導員が担当する。今後、適性検査を義務づけられる免許人口の激増が見込まれるため、量的にも質的にも十分なテスト指導員の養成が急務となろう。

第2は、運転免許の自主返納制度である。これは、身体機能の衰えなどにより、免許効力期間中であっても運転を辞めたいと申し出た人の免許証を警察が引き取る制度であり、98年4月より実施されている。年齢制限はないが、高齢者の事故防止というねらいがあることは言うまでもない。法改正審議の過程

では、一定の年齢で免許を返納するいわゆる定年制も審議されたが、一方では同一年齢でも老化には個人差があること、また高齢者の日常生活でのマイカーの重要性などが指摘され、年齢に関係なく自主的に返納してもらう制度に落ち着いた。わが国では、東京都23区などを除けば、必ずしも公共交通機関が十分に発達しているとはいえず、日常生活におけるマイカーの重要性は極めて高い。特に高齢者の場合、病院への通院、あるいは日々の買い物などにおいても自動車を使うことが多いため、免許制限には慎重にならざるをえない事情がある。

第3は、シルバーマーク（紅葉マーク）の導入である。これは、75歳以上のドライバーに対して提示が求められるもので、97年10月より実施されている。これと類似したものに、免許取得1年以内の初心者ドライバーが提示している若葉マークがある。ただし、若葉マークは提示が義務であり、提示しない場合は課罰の対象となるが、紅葉マークの場合は任意とされ、あくまでも高齢者の自主的な判断に任されている。紅葉マークを提示することにより、道路上で付近を走る自動車に対して自車の存在を知らしめ、配慮を求めるという効果が期待されている。したがって、紅葉マークの自動車に対して、無理な割り込みをしたり、幅寄せをしたりすると5万円以内の罰金が科されることになっている。しかし、紅葉マークの提示は、交通弱者のレッテル張りであるかのような解釈をする高齢者も少なくなく、現在のところ、十分に浸透しているとはいえない状況である。

3-4 交通環境面からの高齢者対策

前節までは主に道路交通法の改正や安全教育の立場から高齢者対策を展開してきたが、レビン（K.Lewin）の行動の法則： $B = f(P, E)$ [B: Behavior, P: Person, E: environment] に示されているように、人間の行動に影響を与える変数は、人間自身の内的性質と人間を取りまく環境要因の両方である。従来のわが国の対策は、とにかく人間自身に注意を促すことが中心となり、交通環境面からの対策は必ずしも十分ではなかったように思われるため、今後は、この側

交通社会における高齢者との共存（所）

面からの対策を特に重視する必要がある。いくつか具体例を示したい。なお、この中にはすでに取り入れられているものも含まれていることを付記する。

第1は、歩行者および自転車利用者の安全な通行を確保するための歩道および自転車専用道路の整備・拡充である。わが国の道路には、歩行者の通行量がかなりある区間でも歩道が整備されていない場合が少なくなく、こういった区間では歩道の整備が急務となる。

さらに、運転免許を保有していない高齢者は、自転車利用の頻度が高いため、こうした高齢者に対する配慮として「自転車専用道路」の設置が望まれる。わが国では、観光地のサイクリングコースなど特殊な地域を除けば、自転車専用道路はほとんど見当たらない。しかし、ドイツにおいては歩道とは別に自転車専用道路が、ベルリンなど大都市の幹線道路にも縦横無尽に設置されていることに注目したい⁽¹¹⁾。これによって、市民生活において自転車利用の頻度が高まり、さらに都市部の交通渋滞、駐車場問題、排気ガスによる環境問題などにも大きな貢献が期待できる。わが国の場合、自転車でも十分可能な近距離移動の際にもマイカーを利用する人が多く、上記問題をより深刻化させている。

第2は、住宅密集地域における最高速度制限区域の設定である。例えばドイツでは、子ども、高齢者など交通弱者に対する交通安全対策の一環として、主に住宅地区を中心に時速30キロ制限地区と交通量を制限する地区を増やし、一定の成果をあげている。これによって、1970年代には年間2,000人を数えた子どもの交通事故死が、現在は交通量が当時の20倍を超えているにもかかわらず、当時よりも10～15%ほど減少している。我々が視察した際にも、市街地の至るところで30キロゾーンの交通標識を見つけたことを付記したい。

さらに、ドライバーに対してスピード抑制を徹底させるためには、交通ルールの設定だけでは必ずしも十分とはいえず、スピード抑制を強制させる道路構造の改変も必要である。代表的なものが「ハンプ（Hump）」である。これは道路の表面に緩やかなこぶを作り、その衝撃感により速度抑制を促すものである。イギリスのTRL（Transport Research Laboratory, 英国運輸研究所）では、

ハンプ上を走るときの不快感、衝撃度、減速効果などが研究されており、現在使われている標準型は高さ 75 ミリ、長さ 3,750 ミリとなっている。わが国では、こうしたタイプのハンプはあまりみられないが、交差点付近の道路表面の色を変え、摩擦の大きい路面にしている箇所やセンターライン上にゴム製の突起を付け、ドライバーに対してその不快感、衝撃感により減速を促すなどの工夫が行われている。

第3は、高齢者の心身機能低下を配慮した交通信号機の機能改善である。まず、歩行者に対しては「音響式信号機」（歩行者信号機の青の時間を鳥の鳴き声、あるいはメロディーの音響により知らせる）が視聴覚能力の低下している高齢者にはありがたい配慮となる。次いで、信号柱に高齢者や障害者向けに別の押しボタンを用意し、通常より歩行者用青信号時間を長めに設定する「弱者感応信号機」も必要であろう。また、歩行者用信号機全般に「青信号時間の残り時間表示装置」を付加することも高齢者への配慮となる。

一方、自動車を運転する高齢者に対しては、交差点右折時の事故を防止するための「右折矢印信号機」の拡充が求められる。高齢者の事故が、他の年齢階層に比べて交差点で多く起こっていることを考えると、これは急務であろう。さらに、信号交差点における進行・停止の判断負担を軽減する信号制御、高齢者に理解しやすい大型案内標識、対向車接近表示装置の整備なども進めてほしい点である。わが国においても、こうした配慮が現在少しずつ取り入れられてきている。

第4は、交通社会を越え、社会全体における取り組みに関する点である。高齢者の社会参加の拡大に呼応して、駅、公共施設、福祉施設、病院等においては、建物内に昇降装置の設置、出入口のスロープ化、平坦性の確保された幅の広い歩道・立体横断施設・交通広場の整備などが少しずつ進んできている。

高齢者の場合、駅の階段の上り下りを苦手とする人が多いため、駅施設の整備はとりわけ重要になる。その際、大都市圏から離れた地方社会では、モータリゼーションが普及する以前、多くの「路面電車」が走っていたことを思い起こす必要がある。現在は、東京、広島、熊本、鹿児島など全国でも数えるほ

交通社会における高齢者との共存（所）

どにまで減ってしまったが、路面電車の場合、駅での階段の上り下りがないため、高齢者の利用が多いとされている。交通安全に対する諸施策の限界により、現在マイカーに代わる公共交通機関拡充の必要性が認識されてきているが、さらに高齢者との共存という条件を付け加えれば、路面電車は種々の条件を兼ね備えているといえよう。すなわち、目的地までの時間はかかるが、乗り降りの負担の少ない路面電車は、今後の公共交通機関として再認識される必要があるといえよう。

まとめと課題

わが国の社会全体における高齢化の進行と同様に、交通社会の高齢化も急速に進み、65歳以上のドライバーは10年後には現在の3倍近くに達するとみられている。わが国では、欧米先進諸国に先駆けて1997年に道路交通法を改正し、75歳以上のドライバーに対して適性検査を義務づけることになった。さらに、増え続ける高齢ドライバーへの配慮として、交通環境面の整備も少しずつ進んでいる。また、高齢者自身も老化に伴う自らの能力の低下を真摯に受けとめ、長年の経験に基づく過度の自信を捨てることが求められる。

一方、わが国の現在の高齢者の交通事故の特徴としては、事故死者の約半数が歩行中であること、さらに自転車乗用中を含めて、運転免許を保有していない人が多いことが指摘された。そして、交通安全教育を受ける機会の少ないこうした高齢者に対して、体験型の教育を執り行う方法がいろいろと模索されている。自転車の安全な乗り方に関する講習会や衣服等への反射材用品の張り付け励行などが好例としてあげられる。また、交通環境面での対策としては、歩道や自転車専用道路の拡充が急がれる。高齢者向けに信号機の機能アップを図ることも重要である。今後、高齢者の心身機能や交通行動の特性などに関する研究をさらに進め、その結果をもとに、適切に対応することが求められる。

そもそも交通事故は、文明の発達をもたらした代表的な負の遺産の一つといえる。わが国において、高度経済成長期の後半に顕在化した「第1次交通戦争」

はまさに象徴的であった。特に1970年の年間交通事故死者16,765人、負傷者数981,096人は、わが国交通史上過去最悪の記録であり、高度経済成長の影の部分が一気に吹き出たものといえる。交通教育、交通環境、交通法制などの交通行政が全く未整備な状態で、経済のみが急成長し、効率性だけをひたすら追求した結果が、当時の国民の100人に一人が交通事故で負傷するという事態を招いたといえよう。

当時のわが国の交通社会は、この事態を真剣に受けとめ、直ちに対策に着手した。とられた主な対策は次の2つであった。

①交通警察による交通違反の取締り、罰則の強化

②信号機、横断歩道、ガードレール等の交通施設の拡充

これらの対策は、速やかに効果を表し、最悪時から9年後の79年には年間死者数を8,466人にまで減少させた。わずか10年足らずで交通事故死者を半減させたわが国の取り組みには、欧米先進諸国も注目したほどであった。しかし、80年以降、交通事故死者は再び増えはじめ「第2次交通戦争」を迎えており、さらに高齢者の事故が多いという高齢化時代を反映した特異性を兼ね備えているため、第1次の際にとられた対策の更なる強化では、方向を誤る危険性がある。第2次においては、交通社会に身をおく一人一人が、競争の原理から共存の原理へと価値観を転換していくことが強く求められる。

交通安全の先進国であるドイツにおいて、若者に交通安全対策を尋ねると次のように答える⁽¹²⁾。第1に自動車を運転するときにはスピードを出さないこと、第2に安全装備の行き届いた車両に乗ること、そして第3に他人を思いやる気持ちをもつことをあげる。仮に日本の若者に同様の質問をした場合、おそらく第1番のスピードを出さないことは、指摘されるように思う。しかし、第2番は疑問である。わが国においても1995年あたりから急速に安全車両への意識が高まってきているが、ドライバーすべてに十分に浸透しているとは言い難い。長引く不況の影響で98年には安価な小型車の売れ行きが伸びていることから、車両選択の条件として安全車両へのプライオリティーは低いと言わざるをえない。そして、第3番目となると、これをあげる若者はほとんどいな

交通社会における高齢者との共存（所）

いように思える。まさに本稿で最も重視している共存の原理に関することであるが、わが国の現状では、こうした意識をもって交通社会に参画している人は非常に少ないのではないだろうか。

その原因について、筆者は、わが国産業社会の急ピッチな経済成長、およびそれに伴う先進国化が関与していると考ええる。わが国国民の行動原理は、依然として競争の原理に支配されており、ヨーロッパの成熟化した社会とはまだ一線を画しているように思える。そして、ドイツにおいて、深く共存の原理が定着している背景には、学校教育のカリキュラム中に交通教育が導入されていることが関わっているといえよう。すでに述べたように、青少年に対して最も効果的な交通教育は発達段階に応じた教育であり、わが国においても学校教育の中に本格的に導入する時期が来ているように思う。

共存の原理を前提としたわが国における最近の取り組みとして、改正道路交通法に新たに盛り込まれた「軽微な交通違反者に対するペナルティーとしてのボランティア活動」をあげることができる。従来の違反者講習は、一日がかりの講義によるものであったが、98年10月以降は、児童の登下校時に横断歩道での立哨活動、雨天時に交通安全を呼びかけるチラシの配布、カーブミラーの清掃、道路脇の空き缶・吸い殻などのゴミ拾い、放置自転車の撤去などの活動を約3時間ほどすることにより、免停処分が免除されることになった⁽¹³⁾。違反者講習も体験型を取り入れることにより、徐々に実効力のある講習になっていくものとみられる。

また、交通安全教育が十分な形で学校教育の中に取り入れられていないわが国では、企業における社員教育の中で、一部これが行われている。すでに述べたように、ほとんどの企業には安全運転管理者が置かれており、彼らは法定講習を受講し、企業内において従業員の安全教育に従事している。21世紀の企業の役割は、1企業として単に利益を上げることだけではなく、どれだけ社会貢献できるかが問われているといえる。したがって、一般人と比べて交通安全に関する問題意識と知識をもつ企業の安全運転管理者には、地域社会における交通安全活動のオピニオンリーダーになることが強く求められる。こうした活

動が、草の根運動的に展開されることにより、国民全体の中に共存の意識がしっかりと芽生えるのではないかと考える。

注

- (1) わが国において産業革命がはじまった頃とされる、今からおよそ100年前の1898年（明治31年）当時の平均余命は、男性42.8歳、女性44.3歳であり、開発途上国と同水準であった。
- (2) United Nations “The Aging of Population and its Economics and Social Implications (1956)”. Nathan Keyfitz and W. Elieger “World Population (1968)”. United Nations “Demographic Indicators by Countries (1981)”. をもとに諸外国のデータを整理した。わが国の最新データについては、新聞記事等を参考に整理した。
- (3) 合計特殊出生率とは、一人の女性が生涯に産む子供の数を表す。人口を維持するためには2.08以上でなくてはならないとされる。ちなみに全国最低水準である東京都の場合は、1997年において1.07まで下降している。
- (4) わが国の労働白書等の政府刊行物では、45歳以上の人を「中高年齢者」、55歳以上の人を「高年齢者」とよぶことで統一されている。これは、1986年10月に施行された高年齢者の雇用の安定に関する法律（略称：高年齢者雇用安定法）に基づく労働省令の規定をふまえている。また、65歳以上的人是「老人」とされ、本文中に述べたようにこの年齢階層は、さらに「前期高齢者」と「後期高齢者」に区分されている。
- (5) 1996年以降、年間交通事故死者は1万人をわずかに下回っているが、交通事故発生から24時間経過後30日以内の死者数を含めると依然として1万人を上回る厳しい状況が続いている。ちなみに1997年の場合、24時間以内死者9,640人、30日以内死者11,254人となっている。
- (6) 1997年中に茨城県下で起きた携帯電話使用による運転が原因の交通人身事故は158件と報告されており、うち101件が追突事故である。さらに第一当事者を年齢段階別にみると20歳代が61人と全体の38.6%を占めている。女性は半数近くが16～24歳の若年者であり、65歳以上は男女とも1件もなかった。同種の事故は前年では54件であったが、わずか1年で約3倍に増加し、若者の間に携帯電話が急速に普及している状況が伺える。茨城県警交通企画課では「車の運転中は常に事故を起こす危険性があり、電話はそれを飛躍的に大きくする」として、運転中の使用を控えるように呼びかけている（朝日新聞1998年2月14日地域ニュース面より整理した）。

交通社会における高齢者との共存（所）

- (7) 加齢による心身機能の変化については、所（1994b）に詳しく記述してある。
- (8) 公用車を5台以上、あるいはマイクロバスを1台以上所有する企業では、安全運転管理者を設置することが道路交通法で定められており、管理者に任命された者は、1年に1回各都道府県の公安委員会が主催する法定講習（安全運転管理者講習）に参加しなければならない。
- (9) 1995年9月21日「讀賣新聞」、1996年4月24日「毎日新聞」・「讀賣新聞」・「日本経済新聞」、1997年1月28日「讀賣新聞」など。審議の過程では、高齢者に対する免許制限に関する意見も出されたが、老化の個人差、高齢者の日常生活でのマイカーの不可欠性なども指摘され、排除の論理で臨むことは適切ではないと判断された。結局改正法では運転適性診断の受診の義務化以外は、各高齢ドライバーの自主的な判断に委ねられることになり、法的な拘束力は決して強いものではない。
- (10) 運転操作検査の検査機器については、タスクネット(株)の三品誠氏が、日本交通心理学会第58回大会（1998年11月27日）で報告したものが詳しい。なお、視力検査については準備が遅れており、実施は1999年後半以降とみられている。
- (11) 筆者は1997年10月に日本交通心理学会のプロジェクトでドイツ、イギリスの交通事情を視察する機会を得た。その内容は視察団長の鈴木由紀生教授の論考（1997）により、詳細に報告されている。
- (12) 97年のドイツ調査時に現地の人から伺った話を整理したものである。
- (13) 改正道路交通法による違反者講習は、シートベルト非着用、駐車違反などの3点以下の軽微な違反の繰り返して、累積が6点になったドライバーを対象に行われる。本文中に述べたような社会奉仕活動に従事する「社会参加活動コース」と、所定の自動車学校で教習車を運転しながら安全運転の指導を受ける「実車コース」の2つがある。施行以来3カ月間において、社会参加活動を選択した人は全国平均で49%となっており、実車コースとほぼ二分している。しかし、講習料金が実車コースの方が約4,000円割高であるにも関わらず、所定の自動車学校数の多い自治体では圧倒的に実車コースの選択率が高いため、交通社会での共存意識はまだ決して高いとはいえない（1999年1月6日「讀賣新聞」の記事を整理したものである）。

引用文献

茨城県警察本部 1997 交通白書（1997年版）

鈴木由紀生 1997 日交心（日本交通心理学会）第3回海外視察「平成9年度欧州

交通社会における高齢者との共存（所）

- （ドイツ・英国）交通事情視察」報告 交通心理学研究, 13 (No.1), 25-34.
- 総務庁編 1997 交通安全白書（平成9年版）
- 総務庁編 1998 交通安全白書（平成10年版）
- 所 正文 1993 パーソナリティー要因からみた中高年齢者の運転適性 応用心理学研究, No.18, 1-12.
- 所 正文 1994a 重複作業反応テストを用いた事故傾性の分析：職業ドライバーを被験者とした研究 応用心理学研究, No.19, 33-43.
- 所 正文 1994b 加齢と心身機能に関する研究 国士舘大学政経論叢, No.87, 27-51.
- 所 正文 1995 人生の価値を高める夢：若者と中高年齢者を比較して 国士舘大学政経論叢, No.94, 23-47.
- 所 正文 1997 中高年齢者の運転適性 白桃書房
- トヨタ交通環境委員会 1986 企業とミドルドライバー：企業内での交通安全教育 トヨタ自動車広報部
- 三品 誠 1998 高齢者の更新時講習で使用される運転操作検査器の開発について 日本交通心理学会第58回大会大会発表論文集, 61-62.